NR. 17. WARSZAWA, DN. 1 WRZEŚNIA 1928 R. ROK II.

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,

Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 17,175.

PRENUMERATA:		CENA OGŁOSZEŃ:
Rocznie	12 zł.	1/1 str. zł. 200, 1/2 str. zł. 110, 1/4 str. zł. 65, 1/8 str. zł. 40.
Półrocznie	7 zł.	Okładki 10 % drożej.
Kwartalnie	3 zł. 50 gr.	Fotografje i klisze na koszt klijenta.

Redaktor: **Kpt. Józef Sawczyk.** Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**

STALE NA CZASIE.

W numerze 15, „Ruchu Samochodowego" z r. b. w artykule „Na czasie" poruszyliśmy kwestję ewentualnej współpracy Związku Właścicieli dorożek Samochodowych ze Związkiem Zawodowym Automobilistów w sprawie najmu kierowców jak również usunięcia z pośród kierowców zawodowych jednostek o nieodpowiednim poziomie moralnym. Artykuł ten wywołał nadspodziewane oburzenie wśród członków Związku Zawodowego Automobilistów, które odbiło się echem na szpaltach № 16 „Szofera Polskiego" w artykule p. W. N. pod tytułem: „O możliwości i niemożliwości współpracy".

Ze względu na treść powyższego artykułu nie sposób przejść nad nim do porządku dziennego, nie ukruciwszy bujnej fantazji jego autora.

Przedewszystkiem jeszcze raz stwierdzamy, że Zarząd Związku Właścicieli dorożek Samochodowych uznał za pożądane odbycia wspólnej konferencji z Zarzadem Związku Zawodowego Automobilistów. Zostało to uchwalone na posiedzeniu Zarządu w dniu 30 lipca r. b. i znajduje się w protokule posiedzeń.

Następnie p. W. N. twierdzi że „autor z góry już zrzuca odpowiedzialność za niepowodzenie konferencji".

Jest to niezgodne z prawdą, ponieważ pisaliśmy:

> „Dlatego też dzisiaj, gdy mowa o mającej się odbyć konferencji przedstawicieli właścicieli samochodów z przedstawicielami kierowców zawodowych, nie powinniśmy się łudzić, że konferencja ta da jakieś nadzwyczajne wyniki, gdyż, nie znając dokładnie oblicza Związku Zawodowego Automobilistów, nie możemy wiedzieć jakie stanowisko zajmie w tej sprawie".

W dalszym ciągu powiedzieliśmy o konferencji:

> „Możemy przypuszczać że propozycja Związku Właścicieli dorożek Samochodowych zostanie przyjęta przychylnie przez Zarząd Związku Zaw. Automobilistów i miejmy nadzieję, że konferencja tych organizacyj da dobre wyniki.
>
> Ze swej strony chcielibyśmy, aby konferencja ta była początkiem nowej ery — ścisłej współpracy obu organizacji — która by znamionowała polepszenie warunków eksploatacji samochodów, poprawę bytu kierowców, co wpłynęło by dodatnio na rozwój komunikacji samochodowej w kraju".

Natomiast zgodne jest z prawdą, że uzależniliśmy wyniki konferencji od wpływów elementów wywrotowych pisząc:

> „Jeżeli jednak tym szumowinom uda się wejść do Związku Zawodowego Automobilistów i przyjmą oni do głosu w Zarządzie, mowy nie może być o jakiejkolwiek skutecznej współpracy w tych warunkach Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych ze Związkiem Zawodowym Automobilistów".

Nie dziwi nas, że p. W. N powiada, „że nie sposób polemizować z tego rodzaju zdaniem jego, naiwną argumentacją". Nic mu nie pozostaje jak tylko śmiać się „pobłażliwie".

Śmieją się z nim razem i fachowcy. Jacy? Chyba od rozbijania i niszczenia cudzych samochodów?

O tych fachowcach p. kpt. Jerzy Kulesza, w lipcowym zeszycie „Przeglądu Wojskowo-Technicznego" w artykule: „Czynniki hamujące należyty rozwój komunikacji samochodowej" tak mówi:

> „Niema nic gorszego na świecie jak niesumienny i niewykwalifikowany kierowca samochodowy.
>
> Jeżeli kilka przeprowadzek ma się równać pożarowi, to kilka „umiejętnych" poczynań kierowcy i kilka jego „udatnych" remontów napewno jest równoważne solidnej katastrofie.
>
> Właściwie temu się dziwić nie można, jeżeli przyjąć pod uwagę kogo właściwie nie tak dawno jeszcze widziały na swych ławkach smutnej pamięci, osławione kursy samochodowe. Dorożkarz, stróż, gazeciarz „wszelki mechanik", urzędnik, pensjonarka lub panna nie mająca co z czasem zrobić — oto żądni wiedzy automobilowej, która miała im dać w niedalekiej przyszłości niebywałe zyski.
>
> Dzięki takiej frekwencji, co tydzień powstawały nowe kursy kierowców, które gdzie się dało werbowały „profesorów" i zdobywały szmelc samochodowy, mający zastępować pokazowe muzeum szkolne. Czyż trzeba mówić jacy wychodzili stamtąd kierowcy i jaką „pociechę" mieli z nich właściciele samochodów.
>
> Wymowne skutki takiego szkolenia dały się niebawem odczuć: dziesiątki samochodów „zalegly" w garażach, gdzie znowu domorośli mechanicy starali się na rozbitkach uzupełnić braki w zakresie praktyki samochodowej, a niefortunni przedsiębiorcy samochodowi kolejno wyrzekali się intratnego przedsiębiorstwa".

Dzisiaj pod tym względem mało się polepszyło.

Czy stan taki usposabia do śmiechu prawdziwego fachowca-automobilistę, kochającego

samochód bez względu na to, czyją on jest własnością, śmiemy mocno w to wątpić.

W dalszym ciągu p. W. N. wygłasza mowę polityczną i napada na Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych, nie popierając to rzeczowymi dowodami. Porusza on między innemi sprawę umundurowania kierowców i sprawę najmu,

Jeżeli chodzi o umundurowanie kierowców, to istotnie Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych stara się o zwolnienie od tego rodzaju świadczeń, gdyż dotychczasowy sposób ujęcia tej sprawy jest przedpotopowym absurdem ze względów następujących:

1) Nie jest to pożądane ze względów sanitarnych gdyż jedno i to same umundurowanie będzie nosiło kilku często kilkudziesięciu kierowców.

2) Nie jest ani praktyczne, ani estetyczne, gdyż typ kierowcy dorożki samochodowej nie jest standaryzowany co do wzrostu, objętości piersi i t. d.

Było by to możliwe do zastosowania, gdyby kierowca pracował u jednego właściciela przez dłuższy okres czasu, a wiemy przecież że dzisiaj są kierowcy, którzy potrafią zmienić miejsce pracy kilka razy w tygodniu

Co do stanowiska naszego w sprawie warunków pracy odsyłamy p. W. N. do artykułu „Na czasie" gdzie może przeczytać:

„Unormowanie warunków najmu jak również i warunków pracy kierowcy są sprawami jednakowo dotyczącemi i kierowcę i właściciela samochodu".

A teraz uwaga ogólna: w artykule: „Na Czasie." nie mieliśmy zamiaru i nie za szkodziliśmy w czem kolwiek dobrej opinji Związku Zawodowego Automobilistów. Tymczasem p. W. N. wystąpił z szeregiem nikczemnych oszczerstw pod adresem Związku Właścicieli

dorożek Samochodowych. Zapytujemy wtedy: któż jest istotnym prowokatorem i kto ujął sprawę niezręcznie i topornie?

Autor artykułu „Na Czasie" jako do niedawna kilkoletni współpracownik „Szofera Polskiego" od kilku lat śledzący ruch zawodowy automobilistów mógł by „coś niecoś" powiedzieć o działalności Związku Zawodowego Automobilistów. Nie idziemy jednak w ślady p. W. N., gdyż w dalszym ciągu uważamy, za wielki nietakt szkalowanie organizacji społecznej wtenczas, kiedy naprawdę się ma zamiar lojalnie z nią współpracować.

Józef Sawczyk.

Specjalna policja drogowa.

Dzięki rozwojowi komunikacji samochodowej ruch samochodowy na drogach publicznych co raz więcej wzrasta. Gdy intensywność tego ruchu zbliży się do intensywności ruchu na ulicach w wielkich miastach, dla sprawności ruchu konieczne będą specjalne organa, które będą ten ruch regulować, analogicznie jak to się dzieje dzisiaj na ulicach miasta.

Potwierdza to fakt, że we Francji już została wprowadzona specjalna policja drogowa. Po raz pierwszy zastosowano ją w lipcu roku bieżącego na drodze Paryż — Trouville, na której panuje wielki ruch w szczególności w dni świąteczne.

Jak głosi instrukcja dla specjalnej policji drogowej zadaniem jej jest odpowiednie wychowanie wszystkich korzystających z drogi, aby w ten sposób ruch na drogach mógł się odbywać bez żadnych przeszkód i wypadków. Ma ona pouczać wszystkich korzystających z drogi i przychodzić im jednocześnie z pomocą. Oczywiście że oprócz roli wychowawczej, będzie ona również ścigać wszystkich nie stosujących się do przepisów policyjnych.

Policja drogowa składa się z patroli, które mają przydzielone stałe rejony do dozorowania ruchu. Pozatem są patrole rezerwowe, które bywają rzucane doraźnie w różne miejsca w zależności od potrzeby.

Dla umożliwienia wykonania swego zadania policja drogowa wyposażona jest w samochody i motocykle.

W sierpniowym numerze miesięcznika „Omnia" p. Baudry de Saunier zamieścił kilka uwag w sprawie policji drogowej, z których podajemy kilka wyjątków.

Mówi on:

„Nie będziemy się łudzić, iż taka policja nie kontroluje specjalnie samochody. Tak, przedewszystkiem kontroluje samochód. I jak może być inaczej? Samochód jest rewolucjonistą najgroźniejszym jaki na świecie egzystował. On wyciągnął drogę ze snu letargicznego w jaki ją pogrążyła kolej żelazna. Dzięki swojej nadzwyczajnej szybkości wprowadził on anarchję, zamęt, hałas, destrukcję.

Dlatego też łatwo jest do zrozumienia, iż pewna część automobilistów wystąpiła przeciwko zaprowadzeniu policji drogowej. Oczywiście oni oddają naszej sprawie, sprawie najwięcej dobroczynnego z postępków, najwstrętniejszą przysługę. Ta tendencja wszechmocy, zalety prawa silniejszego, nam się wydają ohydą i w ten sam czas ona daje publiczności mylne pojęcie. Automobilista musi być, czy chce czy nie chce mądrym. On nim jest przy szybkości 130 klm. na godzinę i przestaje nim być, robiąc 20 klm. na godzinę. Policja specjalna włoży przemocą trochę mądrości w głowy, które jej mają za mało od urodzenia.

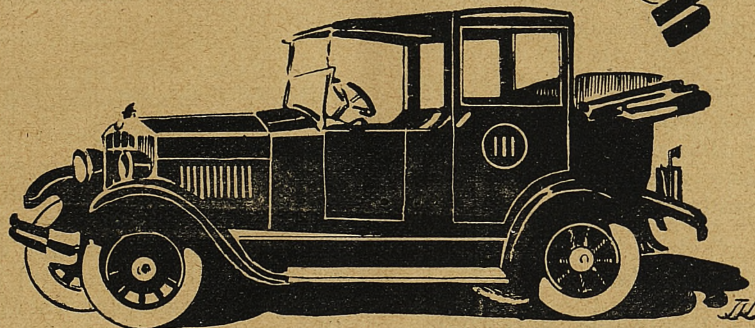
Z resztą pod kontrolą policji drogowej znajdą się wszyscy korzystający z dróg, nawet pastuchy. Będzie ona piętnować niezręczność i wykroczenia".

W niektórych rejonach Polski intensywność ruchu na drogach podmiejskich jest tak już wielka, że bezwzględnie należało by pomyśleć o uregulowaniu ruchu na tych drogach.

Może by to ukróciło nareszcie samowolę wszystkich woźniców, pastuchów i t. d., gdyż dzisiaj uważają oni że droga jest wyłącznie dla nich i że nie potrzebują oni stosować się do żadnych przepisów o ruchu, a nawet gdy spowodują oni katastrofę samochodową uchodzi im to bezkarnie. W ostatnim czasie dzięki temu zdarzyło się kilka katastrof autobusowych, a nie słyszeliśmy aby naprz. śpiący woźnica na wozie, który spowodował katastrofę autobusu został aresztowany, a jak wiemy o ile są tylko jakiekolwiek pozory, że wypadek spowodował kierowca, przymyka się go z miejsca. Ten fakt bezkarności woźniców, pieszych, pastuchów i t. d. rozzuchwala ich jeszcze więcej i przyczynia się do wprowadzenia anarchji na drogach. Dla tego też wydaje nam się koniecznenem wprowadzenie specjalnych organów, które by chociaż od czasu do czasu kontrolowały ruch na drogach więcej uczęszczanych. Przytem byłoby bardzo wskazanem, aby te organa za przykładem Francji pouczały i przychodziły z pomocą wszystkim, korzystającym z drogi, a nie tylko ich ścigały.

M. S.

100 złotych



na 20 litrów benzyny



RUGBY



Krytyczne oko publiczności odrazu oceniło wykwintne w linji, szybkie i wygodne taksówki „RUGBY“.

Zapytajcie kierowcę, czy zna bardziej ekonomiczny i łatwy w prowadzeniu samochód.

Taksówka **„RUGBY“** jest oszczędna i pewna. Doskonały, — płynnie pracujący motor „Continental“ o sile 36 H.P., Najlepsze tłoki ze stopu „Bohnalite“. Niebywale dostępna budowa, — patentowane zawieszenie resorów. Kierownica i zwrotnice na łożyskach kulkowych. Dwa elastyczne przeguby kardanowe, — metalowo-gumowe połączenie motoru z napędem, najlepsze łożyska kulkowe Timken. Ekonomiczny, łatwy do regulacji gaźnik Tillotson. 4 hamulce, wszystkie krytej budowy, miesiącami nie wymagające regulacji. Automatyczne przyśpieszanie zapłonu. Napęd trybów rozdzielczych przy pomocy cichobieżnego łańcucha z urządzeniem do regulacji. Zawieszenie motoru na gumowych amortyzatorach. Oto zalety — dla każdego fachowca dowód **wysokiej klasy wozu.**

Wytworna publiczność i kierowcy o wysokich wymaganiach wyróżniają zawsze taksówkę **„RUGBY“**

WSZYSTKIE CZĘŚCI ZAMIENNE NA SKŁADZIE:

FABRYKAT **DURANT MOTORS, INC.** U. S. A.

Jeneralne przedstawicielstwo na polskę i w. m. Gdańsk

BRACIA STEFAN i PIOTR BERGMAN

INŻYNIEROWIE

WARSZAWA

Salon wystawowy i sprzedaż: ul. Marszałk. 154, Tel. 272-74. Dział części zamiennych ul. Królewska 35. Tel. 323-60.
Warsztaty: ul. Czerniakowska 160. Tel. 311-66. Garaże: ul. Książęca 13/19. Obsługa: ul. Królewska 33.
Adres telegraficzny: BERGMANBRA.

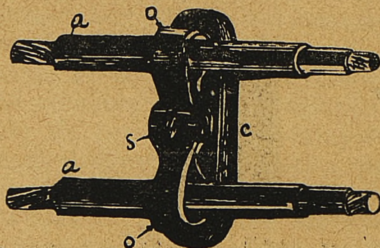
Zastosowanie aluminjum w budowie autobusów.

W Ameryce budują obecnie autobusy o 120 HP., których nadwozia i większość zespołów wykonane ze spławów aluminjowych. Wskutek wielkiej długości nadwozia, (11 mtr.) autobusy są postawione na dwa obrotowe wózki dwuosiowe, kierowane jedną zwykłą kierownicą. Hamulce Westinghaus'a zakładane są na wszystkie osiem kół.

Wszystkie części w tych autobusach narażone na duże natężenia zrobione ze specjalnego spławu marki № 195; części więcej odpowiedzialne — wykonane z duraluminjum, nadwozie z czystego aluminjum.

Nowy izolator.

Dla umocowania i izolowania przewodników elektrycznych w samochodzie istnieje wiele sposobów, lecz wszystkie one pod tym lub innym względem mało odpowiadają swemu przeznaczeniu. Na umieszczonym niżej rysunku pokazany jeden z lepszych izolatorów, służący do umocowania przewodników. Izolator ten składa się z blaszki (o) z 2 zagiętemi końcami z giętkiego i dobrze izolowanego materjału, przyciśniętego do podkładu (c) z tegoż materjału za pomocą śruby (s), służącej jednocześnie i dla umocowania całego izolatora do obranego miejsca.



Przez obydwa otwory pozostałe przez zagięcie końców blaszki (o) przepuszcza się kabel (a). Przy ostatecznem umocowaniu śruby (s) otwory zwężają się i tem samem mocno trzymają kabel.

Parowe ogrzewanie w samochodach.

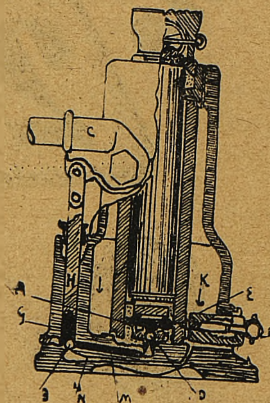
Duńscy mechanicy Nilsen i Kundsen zaproponowali ostatnio system parowego ogrzewania w samochodach, składających się z małego kotła umocowanego do rury wydechowej o powiększonej średnicy, w którym woda podgrzewa się kosztem ciepła gazów spalinowych. Para odprowadza się przez rurki do kaloryfera umieszczonego wewnątrz samochodu.

Możliwem jest również wykorzystanie w celu ogrzewania samych gazów spalinowych. W tym celu były przeprowadzone doświadczenia ze specjalnemi aparatami zmontowanemi na Fordzie. Próby te dały dodatnie wyniki.

Nowy podnośnik samochodowy.

Podnośnik samochodowy pomysłu konstruktora Pedersona, opatentowany ostatnio przez jedną z firm angielskich działa za pomocą oleju.

Przy podnoszeniu rączki wkładanej do otworu (c), podnosi się tłok pompy (h), pociągając za sobą olej z komory (k) przez kanał (n) i zawór (b) do komory (g). Przy opuszczaniu rączki olej ściskany w komorze (g) zamyka zawór (b) i kanał (n) i wchodzi przez kanał (m) i zawór (p) do komory (a) tak że tłok (l) posuwając się w górę podnosi oparty o jego drugi koniec ciężar.



Dla opuszczenia podniesionego ciężaru wystarczy przekręcić zawór (d) zakończony igłą, wówczas otworzy się otwór (e) i olej wraca do komory (k).

Działanie podnośnika może być zatrzymane w każdej chwili, szybkość zaś opuszczania może być regulowana zaworem (d).

W zbiorniku (k) olej znajduje się pod ciśnieniem atmosferycznem i dopiero w komorze (a) podlega ściśnieniu. Tłok podnośnika wykonany ze stali, posiada średnicę 3,44 cm. Średnica zaś podnośnika wynosi $16^1/_4$ cm.

Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe o Grand Prix i o Mistrzostwo Polski.

Polski Związek Motocyklowy (P. Z. M.) urządza w dniu 9 września 1928 r. na obwodzie szos pod Grudziądzem wyścigi motocyklowe pod nazwą: „Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe o Grand Prix i o Mistrzostwo Polski na szosie na rok 1928".

Poniżej podajemy ważniejsze wyciągi z regulaminu wyścigu.

Trasa. Wyścigi odbędą się na obwodzie szos pod Grudziądzem. Długość jednego okrążnia wynosi 10 klm.

Trasa wynosi dla kategorji 6 i A 24 okrążenia t. j. 240 klm.

Trasa wynosi dla kategorji wyższych 30 okrążeń t. j. 300 klm.

Rekordy. Podczas wyścigów będą ustanowione następujące rekordy Polski:

Odległości na 50, 100 i 200 klm. czasu: 1 godz., 2 godz. i 3 godz.

Nagrody. Kierowca, który osiągnie najlepszy czas dnia otrzyma nagrodę wartościową „Grand Prix Polski".

Kierowcy zwycięzcy w poszczególnych klasach otrzymują wartościowe nagrody P. Z. M.

W każdej klasie kierowca, który zajął 2-gie miejsce otrzyma żeton srebrny P. Z. M.

W każdej klasie kierowca, który zajął 3-cie miejsce otrzyma żeton bronzowy P. Z. M.

Wszyscy kończący wyścig otrzymają odnośne dyplomy P. Z. M.

Wszyscy startujący otrzymają pamiątkowe plakiety bronzowe.

W każdej klasie kierowca, posiadający licencje sportową P. Z. M., który będzie miał najlepszy czas otrzyma wstęgę amarantową z białym orłem i tytuł mistrza Polski nowej klasy na rok 1928.

Spis i regulaminy nagród, zgłoszonych przez poszczególne instytucje, firmy i osoby będą ogłoszone dodatkowo oraz przed startem.

Dopuszczeni zawodnicy i kierowcy. Do wyścigu może się zgłosić każdy zawodnik, posiadający międzynarodową licencję sportową zawodnika, wydaną przez P. Z. M. lub odpowiednią organizację zagraniczną.

Zgłoszeni kierowcy muszą posiadać prawa jazdy oraz licencje sportowe dla kierowców, wydane przez P. Z. M. lub przez odpowiednie organizacje zagraniczne.

Odrzucenie zgłoszenia. P. Z. M. ma prawo odrzucić zgłoszenie bez podania powodów.

Termin zgłoszeń. Termin zgłoszeń upływa z dniem 1 września o godz. 18-ej.

Jako czas nadejścia zgłoszeń liczy się chwila wpłynięcia tegoż w sekretarjacie P. Z. M., Warszawa, ul. Wilanowska 18 m. 3. Dopuszczalne są zgłoszenia warunkowe, w których nie podano nazwiska kierowcy, co jednak winno być uzupełnione do dnia 4 września.

Wszystkie zgłoszenia są wtedy tylko ważne, o ile zostały wniesione na blankiecie zgłoszeń i do których dołączono wpisowe.

Wpisowe. Wpisowe wynosi zł. 30 i musi być dołączone do zgłoszenia w gotówce, lub przekazem pocztowym. Wpisowe ulega zwrotowi tylko w wypadku nieprzyjęcia zgłoszenia lub odwołania wyścigów.

Ilość zgłoszeń. Ilość zgłoszeń dla poszczególnych klas jest nieograniczona.

Specyfikacja motocykli. Wszystkie motocykle zgłoszone do zawodów winny odpowiadać następującej specyfikacji:

a) Do wyścigów dopuszczane są motocykle pojedyńcze, t. j. pojazdy mechaniczne posiadające conajmniej ramę, 2 koła i silnik,

b) Motocykle będą podzielone na następujące klasy:

Klasy	Maximalny cylinder	Minimalna waga bez paliwa, oliwy i wody	Minimalny wymiar pneumatyków
6	175 ctm³	50 klg.	45 mtr.
A	250 „	60 „	50 „
B	350 „	75 „	55 „
C	500 „	85 „	60 „
D	750 „	100 „	65 „
E	1000 „	120 „	65 „

Każda maszyna winna posiadać: dwa niezależnie od siebie działające hamulce, błotniki na kołach tylnych i przednich, przyczem koło przednie winno być pokryte na 120" swego obwodu, a koło tylne na 180° swego obwodu, siodełko lub siedzenie niekrępujące jeźdźca; kierownik o maksymalnej szerokości 90 cm, (36").

Rury wydechowe winny sięgać poza oś tylnego koła.

Wszystkie połączenia rury wydechowej winny być połączone szczelnie: wydmuch winien być tak skierowany, aby nie powodował zbytecznego kurzu.

Materjały pędne i smary. Jako materjały pędne i smarowe są dozwolone wszystkie znajdujące się na rynku międzynarodowym.

Spis narzędzi i części zapasowych. Zawodnik winien wręczyć przy odbiorze maszyn przez komisarzy technicznych spis, znajdujących się na niej części zapasowych narzędzi. Zmia-

ny w wyposażeniu są dopuszczalne jedynie za zgodą komisarzy sportowych.

W spisie winny być podane marki: siodła, gum, świec, magneta, karburatora i łańcucha.

Zmiany w wyposażeniu, po przyjęciu motocykla przez komisarzy technicznych są niedopuszczalne.

Numery startowe. Każdy startujący winien do wyścigów stawać z tablicami z numerem startowym, które otrzyma od komisarzy technicznych przy przyjęciu motocykla. Jeden numer winien być przymocowany do widełek, widoczny z przodu maszyny, oraz 2 numery umieszczone po obu stronach tylnego koła. Pozatem każdy jeździec otrzyma jednocześnie numer na płótnie do umocowania na plecach. Wszystkie inne numery winny być z motocykla zdjęte.

Wyłączenie motocykla. Komisarze sportowi na wniosek komisarzy technicznych mają prawo wyłączyć każdy motocykl, który ich zdaniem jest niebezpiecznej konstrukcji, lub też w którym brakuje zasadniczych części względnie o ile części są źle zmontowane.

Zmiana kierowców. Zmiana kierowców podczas wyścigów jest niedopuszczalna. Przed wyścigami zawodnik ma prawo zmienić zgłoszonego kierowcę, o ile powiadomi pisemnie o tem sekretarjat K. M. Grudziądz najpóźniej na 24 godzin przed rozpoczęciem wyścigów.

Wiek. Kierowcą może być osoba, która ukończyła 18 lat.

Kask. Podczas treningu i podczas wyścigów kierowca winien być zaopatrzony w kask ochronny.

Buty z gwoździami. Podczas treningu i podczas wyścigu zabrania się kierowcom nosić buty z gwoździami.

Asekuracja. Zaleca się zawodnikom zaasekurować kierowców od wypadków oraz uszkodzeń osób trzecich lub cudzej własności.

Trening. Trening oficjalny będzie się odbywał w dniu 6, 7 i 8 września bez zamknięcia szosy w godzinach wyznaczonych przez K. M. Grudziądz pod nadzorem komisarzy sportowych.

Używanie motycykli treningowych jest dopuszczalne. Kierowcy, którzy już startowali na tym torze winni trenować conajmniej ½ godziny, kierowcy zaś, którzy w Grudziądzu startują pierwszy raz, winni trenować conajmniej 3 godziny.

Publikacja rezultatów treningu. Publikacja rezultatów, osiągniętych przy treningu jest wzbroniona.

Odbiór motocykli. Wszystkie zgłoszone motocykle winny być stawione dnia 8 września w godzinach 18 — 20 w Grudziądzu w hotelu pod „Złotym Lwem" do odbioru przez komisarzy technicznych.

Przy odbiorze muszą być obecni kierowcy.

Motocykle nie przedstawione do odbioru będą wyłączone z wyścigu.

Po odbiorze komisarze techniczni oplombują silniki, skrzynkę biegów, ramy i widełki.

Po odbiorze i oplombowaniu motocykle zostaną odprowadzone do parku, znajdującego się pod nadzorem komisarzy technicznych.

Z parku motocykle wyjadą wprost na start o godzinie wyznaczonej przez Komisarzy sportowych tak jednak by najpóźniej na 1/2 godziny przed startem były na placu startowym.

W parku dozwolone są reperacje i szykowanie motocykli.

Oględziny po wyścigu. Każdy motocykl po ukończeniu wyścigu winien być przedstawiony do ostatecznych oględzin, które według swego uznania mogą zarządzić Komisarze Sportowi. Maszyny, które w ciągu godziny po zakończonym wyścigu nie zostały przedstawione do oględzin, będą uważane, że nie ukończyły biegu.

O ile przy tych oględzinach cylindraż okaże się inny niż zadeklarowany w ogłoszeniu, lub o ile okaże się brak jednej z zasadniczych części, o ile wyposażenie będzie inne niż zgłoszone przy odbiorze lub też o ile będą zerwane plomby, motocykl może być zdyskwalifikowany, a to według uznania Komisarzy Sportowych.

Start. Start odbywa się z miejsca przy zatrzymanym silniku klasami w następującym porządku: o godzinie 13 wyruszają klasy B, A, i 6 a po dwóch minutach następne klasy, t. j. E. D i C.

Przy ruszaniu kierowca nie może posługiwać się pomocą osoby postronnej.

Motocykl, który nie będzie na placu startowym 2 minuty przed terminem startu nie będzie dopuszczony do wyścigu.

Zaznacza się wyraźnie, że przy starcie silniki mogą być puszczone dopiero po opuszczeniu przez startera białej chorągiewki.

Siła napędowa. Podczas wyścigu siłą napędową może być tylko silnik, siła kierowcy lub siła własnego ciężaru na spadkach.

Przepisy jazdy. Jazda odbywa się po stronie prawej, wymijanie po lewej.

Kierowca, zmuszony z jakichkolwiek powodów wycofać się z wyścigów, winien bezzwłocznie usunąć motocykl z drogi. Zatrzymany motocykl nie powinien się znajdować w odległości mniej niż 20 m. od zakrętu.

Wszystkie reperacje na drodze mogą być wykonane przez kierowcę bez obcej pomocy, tylko temi narzędziami i częściami zapasowemi, które zgłosił przy odbiorze.

Przyjęcie pomocy osób trzecich pociąga za sobą dyskwalifikację. Zabrania się surowo odbywania ruchu w kierunku przeciwnym wyścigów.

Ogłoszenie wyników i rozdanie nagród. Podczas wyścigów będzie publikowana sytuacja i czas każdego zawodnika.

Prowizoryczne wyniki wyścigów zostaną ogłoszone po zakończeniu wyścigów.

Oficjalny protokuł rezultatów będzie ogłoszony przez Komisarzy Sportowych przy rozdawaniu nagród, co nastąpi dn. 9 września o godz. 21 w hotelu pod „Złotym Lwem".

Odwołanie wyścigów. P. Z. M. zastrzega sobie prawo odwołania wyścigów o ile uzna, że powstałe okoliczności czynią ten krok wskazanym.

Odpowiedzialność zawodnika. Zgłoszenia do niniejszych wyścigów będą przyjmowane przez P. Z. M. pod wyraźnym warunkiem, że P. Z. M. lub jego organizacje nie będą odpowiedzialne za żadne straty, powstałe podczas wyścigu lub treningu wskutek pożaru, wypadków kradzieży lub innych przyczyn w stosunku do motocykli, akcesorji i przynależności.

Zawodnik jest odpowiedzialny za wszelkie wypadki i straty spowodowane przez niego, jego kierowcę, pomocników i inny jego personel.

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

ZAMIANA POZWOLEŃ NA PRAWO PROWADZENIA POJAZDÓW (PRAW JAZDY).

Przypominamy Członkom Związku, że termin zamiany dotychczasowych praw jazdy na nowe upływa dnia 30 września b. r. po tem terminie, kto nie zamienił takowego, będzie musiał zdawać ponowny egzamin, wobec czego prosimy o zgłaszanie się do sekretarjatu Związku, który załatwia dla członków wyżej wspomnianą zamianę.

PROLONGATA TERMINU ZAMIANY KSIĄŻECZEK SAMOCHODOWYCH.

Na poczynione starania Związku i Oddziału Ruchu Ulicznego Komisarjatu Rządu Ministerstwo Robót Publicznych prolongowało termin zamiany dotychczasowych książeczek samochodowych (żółtych) na nowe (czarne) do dnia 10. września b. r. aby dać możność zamienienia tym którzy dotychczas nie zdążyli zamienić z różnych powodów książeczek swych samochodów. Wobec czego prosimy o zgłaszanie się do Sekretarjatu Związku celem zamiany książeczek najpóźniej do dnia 8 września, gdyż termin ten jest ostateczny.

TABLICZKI NA SAMOCHODY.

Przypominamy, że termin zaopatrzenia się w tabliczki w myśl Rozporządzenia upływa 31 października r. b.

Tabliczki można nabyć w Sekretarjacie Związku.

PROLONGATA TERMINU LUSTRACJI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH.

Dnia 22 sierpnia Zarząd Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych złożył ponownie memorjał w sprawie prolongaty terminu lustracji (przeglądu) dorożek samochodowych, na co otrzymał z Urzędu Przemysłowego następującą odpowiedź: „Celem udostępnienia w uzyskaniu znaków miejskich na rok 1928 posiadaczom wszelkiego rodzaju pojazdów, Urząd Przemysłowy wyznaczył przegląd w czasie od dnia 27 do dnia 31 sierpnia b. r. w godzinach od 9 do 12 codziennie, oraz od dnia 1 września b. r. aż do odwołania w godzinach od 9 do 11,— w poniedziałki i piątki, a w razie przypadającego święta we wtorki i soboty odkładając równocześnie termin wycofania z ruchu dorożek samochodowych, nieposiadających cechy miejskiej na rok 1928 do dnia 9 września b. r.

LISTA SKŁADEK NA KUPNO LOKALU ZWIĄZKU.

(ciąg dalszy)

Machowicz Stanisław	zł. 3.—
Miszczyk Wicenty	„ 5.—
Dobrzyśńki Szczepan	„ 5.—
Karolak Józef	„ 5.—
Żukowski Stanisław	„ 5.—
Górski Czesław	„ 3.—
Porębski Józef	„ 5.—
Razem	zł, 31.—

Łącznie z poprzednio zebranemi zł. 469.—

DOBRZY i UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możność słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. H. Pryliński, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie—wychowanków obecnych lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

Przegląd prasy.

POLSKI PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY.

„A B C" w artykule: „Polska — bez miejsca w spisie krajów, które produkują samochody", podając wyciąg ze statystyki światowej produkcji samochodowej, kończy ją następującą bardzo słuszną uwagą:

„Polski przemyśł samochodowy nie jest wcale brany pod uwagę, a przecież zapotrzebowanie na samochody w Polsce rośnie. Kiedyż ta gałęź przemysłu, na której opiera się wysoki poziom dobrobytu robotnika amerykańskiego, zacznie się rozwijać na dobre u nas?"

* * *

PRZYGODY KIEROWCÓW.

„Express Poranny" z dnia 26 sierpnia r. b. donosi o następującym napadzie na kierowcę autobusu pod Młocinami.

Kierowca autobusu Warszawa — Łomianki p. Szwarc padł ofiarą bestjalskiego napadu pod Młocinami w chwili, gdy naprawiał zepsuty w drodze motor.

Do pracującego w ciemnościach nocy kierowcy podeszli dwaj nieznajomi, niosący okrwawionego, nieprzytomnego człowieka i zażądali odwiezienia go do szpitala.

Gdy p. Szwarc odmówił, oświadczając, iż nie wie, czy potrafi uruchomić samochód, nieznajomi porzucili swego rannego towarzysza i rzucili się na Szwarca, zadając mu kilka ran nożami, poczem zbiegli.

Jęki obu rannych zwróciły uwagę przejeżdżającej taksówki, która odwiozła ich do granic miasta. Tu wezwane Pogotowie 75-75 udzieliło pomocy obu rannym, poczem Szwarca przewiozło do szpitala Dz. Jezus, porzuconego zaś przez napastników drugiego rannego, jak się okazało — Romana Zienkiewicza (Czerwińska 14) — do szpitala Ewangelickiego.

Jednego z napastników, Marjana Szatkowskiego, policja schwytała.

Wypadki napadów na kierowców dorożek samochodowych i autobusów zdarzają się coraz częściej. Dla tego też wydaje się nam koniecznie, aby kierowcy w szczególności autobusów mogli posiadać broń.

* * *

O nieco innej przygodzie kierowcy dorożki samochodowej donosi „Kurjer Warszawski"

Dom handlowy „B-ci Kierzkowskich" reprezentujący fabrykę samochodów „Opel" (Szpitalna 7), ma na mieście uruchomionych kilka dorożek samochodowych. Jedną z tych dorożek (nr. 2175) powozi Czesław Dąbrowski. Onegdaj, gdy D. znalazł się na mieście, nawinęło się kilku pasażerów, którzy kazali się wozić po mieście a następnie jechać na obiad do Młocin. Towarzystwo bawiło się wesoło. Skorzystał z tego i szofer, człek o słabszej widać głowie, gdyż po ucztcie zasnął na dobre. Jaki był cel tego „ululania" szofera — trudno zgadnąć, niedługo jednak ta sama dorożka samochodowa znalazła się na ul. Freta i wyprawiała tak osobliwe, zygzakowate harce, iż zwrócił na to uwagę policjant, który samochód zatrzymał. Samochodem kierował Stanisław Michalak (Celna 1), nieco podchmielony, nie posiadający żadnych dowodów szoferskich. Towarzystwo powędrowało do komisarjatu i tu dowiedziano się, że szofer Dąbrowski pozostał w Młocinach. Uczestnicy tej eskapady tłumaczyli się, że był to „kawał". Szofer wrócił pieszo do Warszawy.

Z powyższego wynika, że „ululanie" nigdy nie wychodzi na zdrowie kierowcy.

* * *

WALKA ZE ZGIEŁKIEM ULICZNYM.

Pod tym tytułem w „Kurjerze Warszawskim" p. S. B. umieścił swoje uwagi w sprawie zmiejszenia zgiełku ulicznego. Nawiązując do rozporządzenia paryzkiego prefekta policji, zakazującego używania w porze nocnej sygnałów dźwiękowych przy samochodach (patrz Nr. 16 Ruchu Samochodowego) p. S. B pisze:

„Rozporządzenie to spotkało się z aplauzem ludności paryskiej, a i u nas powinno wywołać pewien odruch naśladowczy. Jeśli walka ze zgiełkiem ulicz-

nym ma być rozłożona „na raty", to pierwsza jej faza musi polegać na usunięciu zbytecznych hałasów w porze nocnej. Dotychczas szoferzy nie byli zupełnie krępowani w tej dziedzinie. Piszący te słowa mieszkał przez pewien czas w pobliżu garażu. Późno w nocy wracające auta miały zwyczaj domagać się otwarcia bramy uporczywem trąbieniem. Pp. szoferom nie chciało się zejść z kozła i nacisnąć dzwonek elektryczny.

Czytamy dalej:

Poważny *Journal des Débats* poświęcił walce ze zgiełkiem ulicznym specjalny artykuł w związku ze wspomnianem rozporządzeniem prefekta policji.

— Mamy nadzieję, — pisze — że to dopiero początek że wszechmiar pożądanej reformy. Hałasujące po nocach auta stały się plagą Paryża. Znałem amerykan, którzy przyspieszali swój wyjazd z naszego miasta, nie mogąc wytrzymać tych zgiełkliwych nocy. Ale i we dnie nerwy nasze narażone są na ciężkie próby z powodu nadużywania trąb samochodowych przez szoferów.

Przedewszystkiem trąby te mają przeważnie tony zbyt wysokie. W r. z. p. minister Tardieu powierzył p. Cellerier, profesorowi konserwatorjum sztuk i rzemiósł, opracowanie modelu trąbki o brzmieniu nizkiem; sygnał ten miał obowiązywać w całej Francji. Powitaliśmy projekt ten ze szczerem uznaniem. Ale co się stało z misją prof. Cellerier'a? Od kilku miesięcy wybitny ten technik studjuje w muzeum Luwru zupełnie inne sprawy, gazety zaś donoszą, że wybiera się do Nowego Jorku. Tam będzie miał okazję stwierdzić że powierzona mu reforma trąbek samochodowych jest już faktem dokonanym. Usłyszy tylko nizkie, basowe tony i zrobi kilka kursów taksówką bez płoszenia przechodniów. To samo mógłby stwierdzić w Londynie. Mieszkałem niedawno w dzielnicy Albert Hall'u przez cztery dni i słyszałem dźwięki trąbek samochodowych nie więcej, jak trzy lub cztery razy dziennie".

W końcu p. S. B. proponuje rozpisanie konkursu na typ trąbki samochodowej o nizkim przyjemnym tonie.

Ze stolicy i kraju.

Z WARSZAWY

Starostwa grodzkie. Od d. 23 sierpnia cztery ekspozytury kom. rządu przestają istnieć. Tegoż dnia powstały trzy starostwa grodzkie: starostwo grodzkie Warszawa—południe przy ul. Szpitalnej 7, starostwo grodzkie Warszawa—północ przy ul. Dąbrowskiego 3, i starostwo grodzkie Warszawa—Praga przy ul. Szerokiej 22.

Starostwo grodzkie Warszawa—południe obejmuje 1, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 20, 21, 23 i 1 komisarjat kolejowy, starostwo grodzkie Warszawa—północ — komisarjaty: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 19, 20, 26 i 2 komisarjat kolejowy, wreszcie starostwo grodzkie Warszawa—Praga — 14, 15, 17, 18, 24, 25 komisarjaty oraz 3 i 4 kom. kolejowe i kom. wodny.

We wszystkich nowych sprawach od 23 sierpnia zwracać się należy do właściwych starostw, zgodnie z miejscem zamieszkania. Stare podania załatwiane będą tam gdzie były złożone.

W sprawach paszportów zagranicznych należy się zwracać do biura paszportów zagranicznych i wiz dla cudzoziemców, wspólnego dla wszystkich starostw i mieszczącego się w dotychczasowym lokalu przy ul. Senatorskiej 16. W sprawach wojskowych należy się zwracać również do biura dotychczasowego, mieszczącego się tamże.

Prawa jazdy. Oddział ruchu ulicznego kom rządu wydał w miesiącu lipcu r. b. 500 nowych praw jazdy, z czego 12 kobietom.

Od 1 stycznia r. b. wydano w Warszawie 2.515 praw jazdy, ogółem do 1 sierpnia 13.714.

Nowe przepisy dla cyklistów. Wydział ruchu ulicznego kom. rządu zamierza wprowadzić nowe przepisy jazdy dla cyklistów.

Cykliści będą musieli jeździć tuż przy chodnikach, a nie środkiem jezdni.

Roboty brukarskie. Według sprawozdania wydziału technicznego na dzień 20 sierpnia roboty brukarskie prowadzone są w mieście w 62 miejscach. Asfaltowe roboty prowadzone są na Wilczej, Składowej, Elektoralnej, al. Szucha, Belwederskiej, Hortensji, Jasnej, Nowym Świecie od Kopernika do Wareckiej, Kredytowej, na Krakowskim Przedmieściu od Kopernika do Traugutta. Poza tem szereg ulic otrzymuje bruki z kamienia polnego, kamienia łamanego i kostki. Remonty większe odbywają się na Marjensztadzie, na szosie Marymonckiej, na ul. Bielańskiej, Freta, Nalewkach, Opaczewskiej, Brylowskiej, szosie Krakowskiej, Sobieskiego, Świętokrzyskiej, Stępińskiej, Kwiatowej, Białostockiej i na Solcu. Poza tem miasto przeprowadza szosę w obrębie miasta w kierunku Otwocka, przy wale Miedzeszyńskim.

Nic też dziwnego że z powodu tych robót ruch jest w całej stolicy strasznie zatamowany.

Ulice na krańcach miasta. Ulice, prowadzące na krańce miasta, posiadają dla ruchu samochodowego znaczenie pierwszorzędne, albowiem cały ruch podmiejski i międzymiastowy odbywa się przez te drogi, doprowadzające do szos. Tymczasem stan tych ulic jest najgorszy. Nawet w porównaniu z szosami mają one wiele do życzenia i dla samochodów przedstawiają niekiedy najtrudniejsze i najniewygodniejsze do przebycia odcinki.

Wydział techniczny magistratu obliczył, że wybrukowanie kostką tych dróg kosztowałoby wiele miljonów. To też wykonanie tych robót musi postępować w miarę preliminowania na ten cel sum odpowiednich.

Drogi podmiejskie. D. 30 b. m. droga powiatowa wilanowska na odcinku od Powsinka do Powsina, wobec jej wałowania, będzie całkowicie zamknięta dla ruchu-kołowego do 15-go września r. b.

Na czas zamknięcia drogi objazd wyznaczono przez miejscowości Potok — Wolicę — Natolin — Kabaty i Powsin.

Staraniem sejmiku warszawskiego trwa budowa szosy Warszawa — Otwock, na razie w r. b. na odcinku 6 klm., licząc od granicy wielkiej Warszawy w stronę Miedzeszyna. Roboty ziemne wykonano na całej długości, drobną kostką kamienną wyłożono 2 klm. szosy wzdłuż wału Miedzeszyńskiego. Budowa całej drogi obliczona jest na najbliższy okres trzyletni.

Z ZAKOPANEGO.

Wyniki wyścigu tatrzańskiego. W dniu 19 sierpnia r. b. odbył się wyścig tatrzański na przestrzeni 7$^1/_2$ klm. na szosie Zakopane — Morskie Oko. Wyścig ze wszystkich stron był bardzo udany: duża ilość uczestników, piękna pogoda i liczny udział publiczności.

Wyniki wyścigu przedstawiają się jak następuje:

W kategorji wyścigowej pierwsze miejsce zajął Jan Ripper na Bugatti 1½ litrowym z kompresorem przebywając dystans 7½ klm. w 5 m. 47,1 sek. 2) Liefeldt na Austro-Daimlerze, czas 6 min. 2.33 sek. 3) Vetterli na Bugatti: 6 min. 17. 37 sek. 4) Książe Lichtenstein na Graef Stift: 6 min. 26.68 sek. 5) Meyer na Fiacie: 8 min. 25.41 sek W kategorji sportowej najlepszy czas zdobył Szwarctajn na Bugatti: 6 min. 28.18 sek. 2) Zawidowski na Austro-Daimlerze 6 min. 50.97 sek. 3) Adam Potocki na Austro-

Daimlerze: 6 min. 51.25 sek. 4) Maurycy Potocki na Austro-Daimlerze: 7 min. 14.31 sek. 5) Vermirowski na Tatrze wykazał czas 7 min 14 sek., 6) Cieński na Austro-Daimlerze 7 min. 27. 96 sek., przytem w biegu doznał wypadku pęknięcia gumy. 7) Kellerman na Stutz 7 min. 38.17 sek.; 8) Romer na Chryslerze 8 min. 1.57 sek.; 9) Malinowski na Dodge 8 min. 18.04.; 10) Meyer na Fiacie 8 m. 22.55 sek.; 11) Bogucki na Bugatti 9 m. 20.30 sek.; 12) Dygat na Tatrze 9 m. 14.08 sek.; 13) Kuczewski na Tatrze 9 m. 58.88 sek.; 14) Knappik na „Homonag" 10 m. 21,16 s.; 15) Bross na tejże marce 11 m. 42.36 sek.; 16) Salkowski na Imperja 11 m. 42.59 sek. Poza konkursem startował Bitschan na Stutz'u robiąc doskonały czas 7 m. 32.20 sek.

Nieszczęśliwych wypadków na torze w czasie wyścigu nie było.

ZELWOWA.

Targi Wschodnie. W dniu. 2 — 9 września odbędą się tegorocznie targi wschodnie, które zapowiadają się świetnie.

Udział firm zagranicznych będzie znaczny, dochodzący do 33 proc. Z pośród firm zagranicznych wezmą udział fabrykanci tych państw, z któremi Polska posiada traktaty handlowe. Co do firm krajowych, z Małopolski weźmie udział w wystawie 54 proc. wystawców, z byłej Kongresówki — 30 proc., z Wielkopolki 10 proc., ze Śląska 6 proc. W poszczególnych gałęziach najobficiej będą reprezentowane na pierwszem miejscu artykuły techniczne i przyrządy mechaniczne, na drugiem miejscu znajdują się wyroby włókiennicze i kosmetyka. Dalej idą: galanterja, środki lokomocji, a przedewszystkiem samochody, przemysł chemiczny przemysł artystyczny i ludowy, elektryczny oraz narzędzia rolnicze.

ALEKSANDRÓW KUJAWSKI.

Nowa linja autobusowa. Wobec wykończenia szosy z Radziejowa do Aleksandrowa Kujawskiego począł kursować autobus pasażerski na linji Radziejów — Aleksandrów Kujawski. Upraszcza to jeszcze bardziej komunikację z Aleksandrowem: Radziejowa, Dobrego, Krzywosądza, Sędzina, Straszewa i Służewa.

Kronika zagraniczna.

Wycieczka samochodami polonji amerykańskiej. W związku z powszechną wystawą krajową organizują się wycieczki polaków z Ameryki do Polski. Między innemi jest organizowana wycieczka samochodami. Wycieczka ma się składać z kilkudziesięciu maszyn, a towarzyszyć jej będzie również ruchomy warsztat reperacyjny. Po zwiedzeniu wystawy i Polski wycieczka prawdopodobnie zwiedzi kraje środkowo i zachodnio europejskie.

Organizatorem wycieczki jest dr. Władysław Kalisz (Chicago III 1145 Milwaukee Ave), do którego należy się zwracać we wszystkich sprawach związanych z wycieczką.

Policjanci londyńscy w świetle reflektorów. Od pewnego czasu publiczność londyńska może podziwiać wieczorami swych stróżów bezpieczeństwa we wspaniałej aureoli światła elektrycznego.

Nowość ta jest jednym z wysiłków, dążących do uregulowania szalonego ruchu ulicznego, wywołanego w wielkich miastach przez rozpowszechnienie się automobilizmu.

W dzień, mianowicie, sygnały policjantów, kierujących ruchem ulicznym, są zdala widoczne, z nastaniem jednak ciemności, pomimo oświetlenia ulic, nie dają pożądanego skutku. Wobec tego londyńskie władze miejskie wpadły na pomysł oświetlania wieczorami policjantów, stojących na skrzyżowaniach ulic i kierujących ruchem silnemi, skierowanemi na nich reflektorami elektrycznemi, umieszczonemi na najbliższych latarniach ulicznych lub słupach przystanków autobusowych.

Sposób ten okazał się skuteczny, nie sposób bowiem nie spostrzec stróża bezpieczeństwa we wspaniałej aureoli o dwunastu stopach średnicy.

Dla ochrony oczu policjanci zaopatrzeni są w specjalne okulary.

Niewątpliwie, że wprowadzenie tej inowacji byłoby pożądane i u nas.

Zwycięstwo samochodu nad koleją. W południowej Szwecji wobec silnie rozwiniętego ruchu autobusowego i towarowego samochodowego zupełnie osłabł ruch kolejowy tak że Zarząd jednej z linji kolejowych wystąpił do rządu o zezwolenie przerwania ruchu na tej linji ze względu na deficyt.

Przygoda kpt. Malcolm Campbella. W dniu 18 sierpnia r. b. odbyły się wyścigi samochodowe w Irlandji na trasie 410 mil angielskich (około 660 km). Znany rekordzista szybkości samochodowej kpt. Malcolm Campbella nie miał powodzenia, albowiem spotkała go nie miła przygoda w połowie drogi: zapalił się samochód „Bugatti" na którym Campbella sięgał po laury. Wobec tego zwycięzcą został Kaye Don. który przebył całą przestrzeń w 5 godz. 58 min. 12 sek.

Zagraniczny przemysł samochodowy w roku 1928. Departament handlu w Waszyngtonie oblicza produkcję samochodową w roku bieżącym na 4.800.000 sztuk, czyli o 690000 więcej aniżeli w roku ubiegłym. Oczywiście że pierwsze miejsce pod względem produkcji samochodowej zajmują Stany Zjednoczone A. P., które produkują 4.000.000, na korzyść ich przypada również prawie cała nadwyżka produkcji tegorocznej bo aż 605000 sztuk.

Na drugim miejscu stoi Anglja, produkcja której wynosi 250000 sztuk.

Po 200000 sztuk przypada na Francję i Kanadę. Ciekawym jest fakt, że produkcja Kanady rozwija się w tempie szybszem aniżeli produkcja francuzka, albowiem przyrost tegoroczny produkcji Kanady wynosi 20500 sztuk, tymczasem gdy we Francji — tylko 10000 sztuk.

Dalsze miejsca zajmują w następującej kolejności: Niemcy z produkcją — 91 tysięcy sztuk (nadwyżka 19000 w stosunku do roku ubiegłego.

Włochy	55000	sztuk.
Czechosłowacja	15400	„
Austrja	11500	„
Belgja	8150	„
Rosja sowiecka	2100	„
Szwecja	2000	„
Szwajcarja	1600	„

X-ty światowy kongres samochodowy. Od 25 — 29-go, września odbędzie się w Rzymie, pod patronatem króla Wiktora Emanuela i Mussoliniego, 10-ty światowy kongres przewozu i komunikacji samochodowej.

Organizacją kongresu zajmuje się Związek włoskich fabrykantów automobilów i Automobilklub Italji.

W kongresie wezmą udział wszystkie prawie kraje europejskie, oraz znaczna liczba delegatów z Ameryki Północnej i Południowej.

Kongres prasy technicznej. Na 4-ty kongres prasy technicznej i zawodowej, który odbędzie się w Genewie d. 27—31 sierpnia, delegowani są z Polski pp. prezes Związku polskich czasopism technicznych Al. Pawłowski i członkowie zarządu tego Związku pp. J. Lutosławski, Cz. Mikulski i St. Rodowicz.

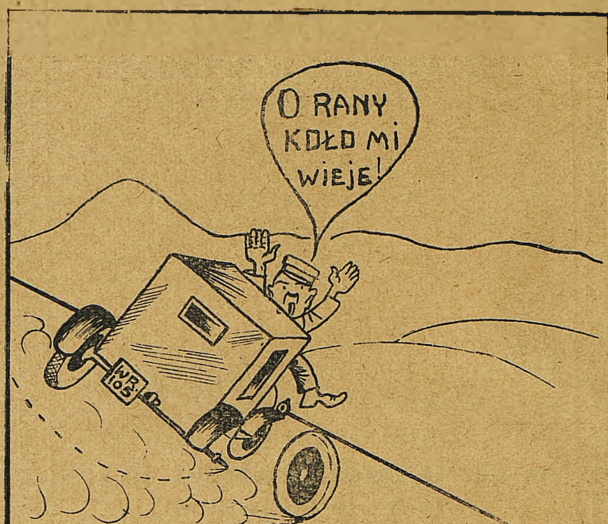
P. minister przemysłu i handlu delegował na ten kongres p. Stefana Czajkowskiego.

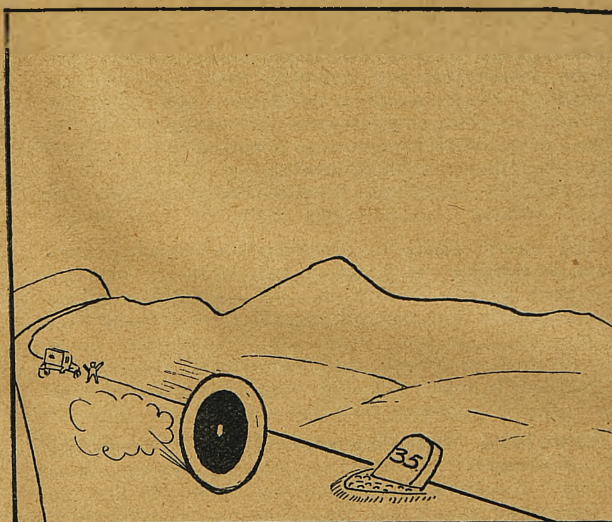
Rój szerszeni spowodował katastrofę samochodową. Ciekawa katastrofa zdarzyła się w Niemczech w dniu 27 sierpnia r. b. Na autobus jadący z Ueberlongen w Wirtembergji napadł rój szerszeni. Kierowca nie zdążył zamknąć drzwiczek i napadnięty przez szerszenie stracił panowanie nad kierownicą. Oczywiście: że w następstwie tego samochód wjechał na przydrożne drzewo i przewrócił się, a podróżni zostali ranni.

Alpejski międzynarodowy wyścig. Od 12—16 sierpnia r. b. odbył się Alpejski Wyścig, składający się z 5 etapów na przestrzeni około 200 klm. po przez najwyższe przełęcze Alp włoskich, szwajcarskich i austrjackich.

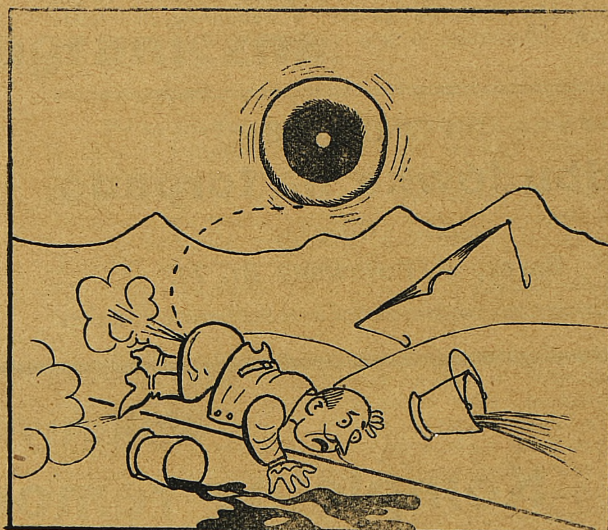
„Alpejski Międzynarodowy puhar" zdobył zespół 3 samochodów Minerwa 12 HP. 6 cylindrowych i ściśle seryjnych. Obszerniej o tem napiszemy w numerze następnym.

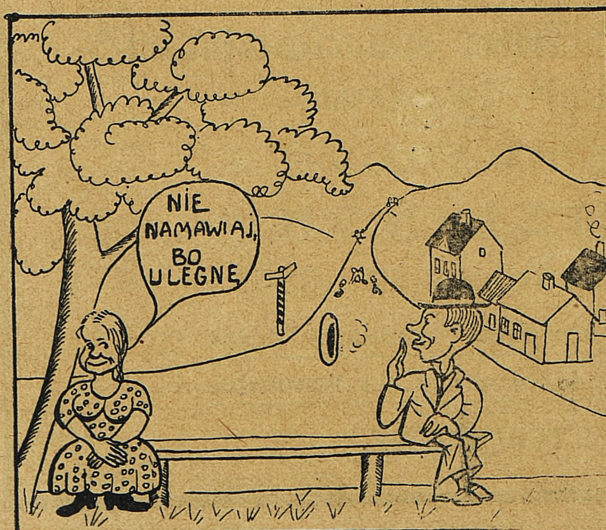
Historja koła samochodowego w 12 obrazach.

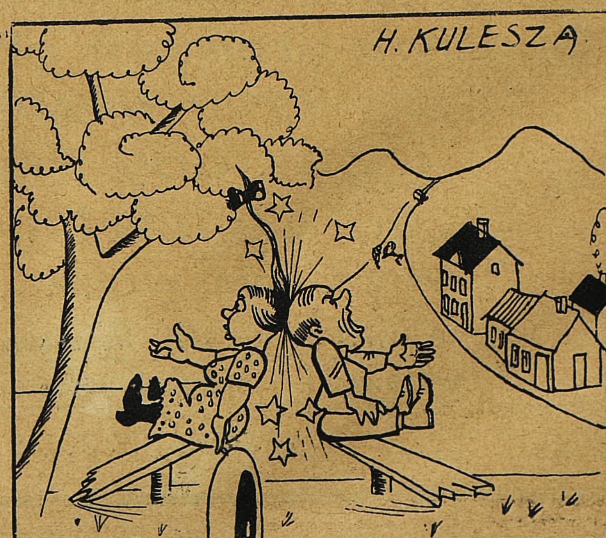












Redaktor odpowiedzialny: **M. Sawczyk.**